

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

日 本 国 特 許 庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日            2 0 0 3 年   8 月 2 7 日  
Date of Application:

出 願 番 号            特 願 2 0 0 3 - 3 0 3 3 1 1  
Application Number:

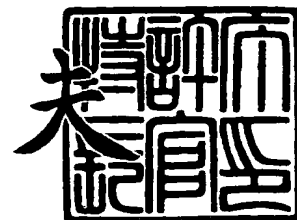
[ST. 10/C] :            [ J P 2 0 0 3 - 3 0 3 3 1 1 ]

出      願      人            三 菱 自 動 車 エ ン ジ ニ ア リ ン グ 株 式 会 社  
Applicant(s):            三 菱 自 動 車 工 業 株 式 会 社

2 0 0 4 年   3 月   9 日

特 許 庁 長 官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今 井 康 夫



【書類名】 特許願  
【整理番号】 03J0313  
【提出日】 平成15年 8月27日  
【あて先】 特許庁長官殿  
【国際特許分類】 B62D 25/08  
【発明者】  
    【住所又は居所】 神奈川県川崎市幸区堀川町 5 8 0 番地 1 6 三菱自動車エンジニアリング株式会社内  
    【氏名】 後藤・恵志  
【発明者】  
    【住所又は居所】 神奈川県川崎市幸区堀川町 5 8 0 番地 1 6 三菱自動車エンジニアリング株式会社内  
    【氏名】 菊池 隆司  
【発明者】  
    【住所又は居所】 東京都港区港南二丁目 1 6 番 4 号 三菱自動車工業株式会社内  
    【氏名】 三好 伸介  
【特許出願人】  
    【識別番号】 000176811  
    【氏名又は名称】 三菱自動車エンジニアリング株式会社  
【特許出願人】  
    【識別番号】 000006286  
    【氏名又は名称】 三菱自動車工業株式会社  
【代理人】  
    【識別番号】 100090022  
    【弁理士】  
    【氏名又は名称】 長門 侃二  
    【電話番号】 03-3459-7521  
【選任した代理人】  
    【識別番号】 100116447  
    【弁理士】  
    【氏名又は名称】 山中 純一  
    【電話番号】 03-3459-7521  
【手数料の表示】  
    【予納台帳番号】 007537  
    【納付金額】 21,000円  
【提出物件の目録】  
    【物件名】 特許請求の範囲 1  
    【物件名】 明細書 1  
    【物件名】 図面 1  
    【物件名】 要約書 1

**【書類名】 特許請求の範囲****【請求項 1】**

リヤサスペンションからの入力荷重を受けるリヤサスペンションベース部材をホイールハウスイナ部材に備えるとともに、該ホイールハウスイナ部材とリヤクォータインナ部材とを接合してなるリヤサスペンション周りの車体構造において、

前記リヤサスペンションベース部材の上面と前記リヤクォータインナ部材とを連結する第 1 の連結部、左右一対の前記リヤサスペンションベース部材の上面同士を連結する第 2 の連結部及び該第 2 の連結部と合流して左右一対の前記リヤクォータインナ部材同士を連結する第 3 の連結部を含んで一体に構成され、全域に亘り閉断面構造を形成してなる連結部材を備え、

該連結部材は、前記第 1 乃至第 3 の連結部で囲まれた部分にバルクヘッド構造を有することを特徴とするリヤサスペンション周りの車体構造。

**【請求項 2】**

前記バルクヘッド構造は、前記第 1 乃至第 3 の連結部で囲まれた部分において対面する一対の板部材同士を互いに接近させ接合してなることを特徴とする、請求項 1 記載のリヤサスペンション周りの車体構造。

**【請求項 3】**

前記バルクヘッド構造は、前記第 1 乃至第 3 の連結部で囲まれた部分において対面する一対の板部材間に該部分を仕切るように無端状のバルクヘッド部材を介装してなることを特徴とする、請求項 1 記載のリヤサスペンション周りの車体構造。

**【書類名】明細書****【発明の名称】** リヤサスペンション周りの車体構造**【技術分野】****【0 0 0 1】**

本発明は、リヤサスペンション周りの車体構造に係り、詳しくは、リヤサスペンションを介して伝達される後輪からの入力荷重に対して十分な剛性及び強度を確保可能な車体構造に関する。

**【背景技術】****【0 0 0 2】**

モノコック構造からなる車体では、入力荷重の大きいリヤサスペンション周りの車体剛性及び車体強度を種々の部品構成により増すようにしている。

例えば、シートバックサイドパネルの背後にリーンフォースを設け、リヤサスペンションベース部材に掛かる荷重をシートバックサイドパネルとリーンフォースで均等に受けるようにした構造（特許文献 1 参照）や、リヤサスペンションベース部材の上面とリヤクォータインナ部材とをリーンフォースで接合し、リヤサスペンションからの入力加重をリヤクォータインナ部材側で受けるよう補強した構造（特許文献 2 参照）が開発されている。

**【0 0 0 3】**

また、主として車体の振り剛性と振り強度を向上させることを目的として、リヤサスペンションからの入力荷重を受ける左右のリヤサスペンションベース部材の上面同士を閉断面構造を有して互いに連結するようにした構造（特許文献 3 参照）や、リヤクォータインナ部材同士、ホイールハウスインナ部材同士及びホイールハウスインナ部材とリヤクォータインナ部材とを閉断面構造を有して互いに連結するようにした構造（特許文献 4 参照）が開発されている。

【特許文献 1】特開平 6 - 2 1 9 3 2 9 号公報

【特許文献 2】特開平 1 1 - 3 4 8 8 2 6 号公報

【特許文献 3】実公平 6 - 2 1 8 2 7 号公報

【特許文献 4】実公平 6 - 1 9 4 2 7 号公報

**【発明の開示】****【発明が解決しようとする課題】****【0 0 0 4】**

しかしながら、上記従来のリヤサスペンション周りの車体構造では、未だ十分に車体剛性及び車体強度を確保しているとは言い難い。

例えば、上記特許文献 1 や特許文献 2 に開示の構造の場合には、車体の振り剛性と振り強度が十分ではなく、特許文献 3 に開示の構造の場合には、閉断面構造により車体の振り剛性と振り強度についてはある程度確保できるものの、リヤサスペンションからの入力加重を十分にリヤクォータインナ部材側で受けることができないという問題がある。

**【0 0 0 5】**

また、特許文献 4 に開示の構造の場合には、ホイールハウスインナ部材同士及びホイールハウスインナ部材とリヤクォータインナ部材とを閉断面構造を有して互いに連結するようにしているため、車体の振り剛性と振り強度についてはある程度確保できるものの、直接リヤサスペンションベース部材の上面同士、リヤサスペンションベース部材とリヤクォータインナ部材とを連結するような構造でないため、リヤサスペンションからの入力加重を閉断面構造で十分に受けることができない、或いは十分にリヤクォータインナ部材に伝達できないという問題がある。

**【0 0 0 6】**

また、例えばリヤサスペンションベース部材の上面同士及びリヤサスペンションベース部材とリヤクォータインナ部材とを一体に連結するようにして閉断面構造を形成した場合には、リヤサスペンションからの入力加重をリヤクォータインナ部材側と他方のリヤサスペンションベース部材側とにいかにか効率よく分散して伝達するかが課題となる。

本発明はこのような問題点を解決するためになされたもので、その目的とするところは

、リヤサスペンションからの入力荷重を効率よく分散しながら十分な剛性と強度を確保可能なリヤサスペンション周りの車体構造を提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0007】

上記した目的を達成するために、請求項1のリヤサスペンション周りの車体構造では、リヤサスペンションからの入力荷重を受けるリヤサスペンションベース部材をホイールハウスイナ部材に備えるとともに、該ホイールハウスイナ部材とリヤクォータインナ部材とを接合してなるリヤサスペンション周りの車体構造において、前記リヤサスペンションベース部材の上面と前記リヤクォータインナ部材とを連結する第1の連結部、左右一対の前記リヤサスペンションベース部材の上面同士を連結する第2の連結部及び該第2の連結部と合流して左右一対の前記リヤクォータインナ部材同士を連結する第3の連結部を含んで一体に構成され、全域に亘り閉断面構造を形成してなる連結部材を備え、該連結部材は、前記第1乃至第3の連結部で囲まれた部分にバルクヘッド構造を有することを特徴としている。

【0008】

また、請求項2のリヤサスペンション周りの車体構造では、前記バルクヘッド構造は、前記第1乃至第3の連結部で囲まれた部分において対面する一対の板部材同士を互いに接近させ接合してなることを特徴としている。

また、請求項3のリヤサスペンション周りの車体構造では、前記バルクヘッド構造は、前記第1乃至第3の連結部で囲まれた部分において対面する一対の板部材間に該部分を仕切るように無端状のバルクヘッド部材を介装してなることを特徴としている。

【発明の効果】

【0009】

本発明に係る請求項1のリヤサスペンション周りの車体構造によれば、連結部材は、リヤサスペンションベース部材の上面とリヤクォータインナ部材とを連結する第1の連結部、左右一対のリヤサスペンションベース部材の上面同士を連結する第2の連結部及び該第2の連結部と合流して左右一対のリヤクォータインナ部材同士を連結する第3の連結部を含んで一体に構成され、全域に亘って閉断面構造が形成されており、さらに第1乃至第3の連結部で囲まれた部分にはバルクヘッド構造が形成されているので、第1乃至第3の連結部をそれぞれバルクヘッド構造の周りで個々に閉断面構造にでき、車輪からリヤサスペンションを介してリヤサスペンションベース部材に伝達される入力加重を当該バルクヘッド構造部分を回避してそれぞれリヤサスペンションベース部材の上面とリヤクォータインナ部材とを連結する第1の連結部とリヤサスペンションベース部材の上面同士を連結する第2の連結部とに良好に分散させて伝達させることができる。

【0010】

これにより、第3の連結部によって車幅方向の剛性と強度とを確保しながら、リヤサスペンションからの入力荷重をリヤクォータインナ部材側と他方のリヤサスペンションベース部材側とに効率よく分散して伝達することができることになり、リヤサスペンション周りの車体剛性及び車体強度を従来に比べて飛躍的に向上させることができる。

また、請求項2のリヤサスペンション周りの車体構造によれば、第1乃至第3の連結部で囲まれた部分において対面する一対の板部材同士を互いに接近させ接合するようにしてバルクヘッド構造を形成したので、板部材同士を互いに接近させ突き合わせて接合するという簡単な構成にして、車幅方向の剛性及び強度を確保しつつ、リヤサスペンションからの入力荷重をリヤクォータインナ部材側と他方のリヤサスペンションベース部材側とに効率よく分散して伝達することができる。

【0011】

また、請求項3のリヤサスペンション周りの車体構造によれば、第1乃至第3の連結部で囲まれた部分において対面する一対の板部材間に当該部分を仕切るように無端状のバルクヘッド部材を介装するようにしてバルクヘッド構造を形成したので、バルクヘッド部材を介装するという簡単な構成にして、車幅方向の剛性及び強度を確保しつつ、リヤサスペ

ンションからの入力荷重をリヤクォータインナ部材側と他方のリヤサスペンションベース部材側とに効率よく分散して伝達することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0012】

以下、本発明に係るリヤサスペンション周りの車体構造の実施形態を添付図面に基づき説明する。

先ず、第1実施例について説明する。

図1を参照すると、モノコック構造からなる車体における本発明の第1実施例に係るリヤサスペンション周りの車体構造が車室内から見た斜視図で示されており、図2を参照すると、本発明の第1実施例に係るリヤサスペンション周りの車体構造の構成部品が示されている。なお、ここでは車両の左側部分のみ示して説明するが、右側部分についても同様の構造を有している。また、ここではリヤフェンダ等の外板部材については省略して説明する。

【0013】

図2に示すように、リヤサスペンション周りでは、車体は、リヤピラーインナ1、ホイールハウスインナ（ホイールハウスインナ部材）2、リヤピラーリーニフォース6、リヤデッキメンバエクステンション8、シートバックインナ10、ストラットサポートブラケット12、リヤデッキメンバ14、リヤシェルフエクステンション16の各鋼板部材から構成されている。なお、シートバックインナ10は一体にしてリヤシェルフサイド11を備えている。

そして、これら鋼板部材のうち、リヤデッキメンバエクステンション8、シートバックインナ10、ストラットサポートブラケット12、リヤデッキメンバ14、リヤシェルフエクステンション16の各鋼板部材から連結部材が構成されている。

これらの部品は図中に矢印で示すように組み合わされ、スポット溶接により接合されている（図1中に\*印で示す）。なお、ここではリヤサスペンションとしてリヤストラットが採用されており、同図に示すように、ホイールハウスインナ2には、厚板鋼板からなるストラットベース（リヤサスペンションベース部材）4が予め溶接されている。

【0014】

詳しくは、図1に示すように、ストラットベース4の上面には断面コ字形のストラットサポートブラケット12がホイールハウスインナ2側に開口して溶接されており、当該ストラットサポートブラケット12の一对の縁部の溶接フランジ12a、12aはホイールハウスインナ2に溶接されている。なお、リヤストラットは孔12bにおいてストラットサポートブラケット12とも締結される。

ホイールハウスインナ2には、さらに、車両後側に位置してリヤデッキメンバエクステンション8が溶接フランジ8aにおいて溶接されて車幅方向に延設されるとともに、当該リヤデッキメンバエクステンション8と平行になるよう車両前側に位置してシートバックインナ10が溶接フランジ10aにおいて溶接されて車幅方向に延設されている。

また、リヤデッキメンバエクステンション8の車両中央寄りの部分は車両前方に折れ曲がって先端部がシートバックインナ10の端部に溶接されており、シートバックインナ10の上部は車両後方に折れ曲がってリヤデッキメンバエクステンション8の溶接フランジ8cに溶接されている。

【0015】

さらに、リヤデッキメンバエクステンション8の略中央部には、車両前方に凸形状をなす凹部8dが形成され、一方シートバックインナ10の略中央部には、凹部8cに対応して車両後方に凸形状をなす凹部10cが形成されており、これら凹部8d及び凹部10cの各中心部は互いに接近し突き合わされて溶接されている。即ち、リヤデッキメンバエクステンション8及びシートバックインナ10（一对の板部材）の略中央部には、凹部8d及び凹部10cの各中心部が互いに突き合わされ溶接されることでバルクヘッド構造が形成されている。

そして、リヤデッキメンバエクステンション8の下端部とシートバックインナ10の下

端部は、共にストラットサポートブラケット 1 2 の上端部に溶接されている。

一方、リヤピラーインナ 1 には車幅方向外側から宛われて断面コ字状のリヤピラーリーニフォース 6 が縁部の溶接フランジ 6 a、6 b において溶接されている。これによりリヤピラーインナ 1 の剛性と強度が向上している。

#### 【0016】

ホイールハウスインナ 2 はホイールハウスインナ 2 の溶接フランジ 2 a においてリヤピラーインナ 1 に溶接されており、当該ホイールハウスインナ 2 の下端部はフロアパネル 1 8 の溶接フランジ 1 8 a に溶接されている。

また、リヤデッキメンバエクステンション 8 とシートバックインナ 1 0 についても溶接フランジ 8 b と溶接フランジ 1 0 b においてリヤピラーインナ 1 に溶接されている。詳しくは、上記リヤピラーリーニフォース 6 の中央部には凹部 6 c が形成されてリヤピラーインナ 1 と当接しており、リヤデッキメンバエクステンション 8 については溶接フランジ 8 b がリヤピラーインナ 1 を挟んで溶接フランジ 6 a と突き合わされて溶接され、シートバックインナ 1 0 については溶接フランジ 1 0 b がリヤピラーインナ 1 を挟んで凹部 6 c と突き合わされて溶接されている。これにより、リヤデッキメンバエクステンション 8 及びシートバックインナ 1 0 とリヤピラーインナ 1 との接合部において十分な剛性及び強度が確保される。

#### 【0017】

さらに、リヤデッキメンバエクステンション 8 は、車幅方向左右に渡されるとともに下部が断面 L 字状にして車両前方に延びるリヤデッキメンバ 1 4 の端部に溶接されており、またシートバックインナ 1 0 は、やはり、車幅方向左右に渡されるとともに上部が断面 L 字状にして車両後方に延びるリヤシェルフエクステンション 1 6 の端部に溶接されている。そして、リヤデッキメンバ 1 4 とリヤシェルフエクステンション 1 6 は重ね合わされ、溶接フランジ 1 4 a と溶接フランジ 1 6 a、溶接フランジ 1 4 b と溶接フランジ 1 6 b とが互いに溶接されている。

#### 【0018】

これより、図 3 を参照すると図 1 の A-A 線に沿う連結部材の断面図が示されており、図 4 を参照すると図 1 の B-B 線に沿う連結部材の断面図が示されているが、リヤデッキメンバエクステンション 8 とシートバックインナ 1 0 とがリヤピラーインナ 1 (リヤピラーリーニフォース 6)、ホイールハウスインナ 2、ストラットサポートブラケット 1 2、リヤデッキメンバ 1 4 及びリヤシェルフエクステンション 1 6 に溶接され、リヤデッキメンバ 1 4 とリヤシェルフエクステンション 1 6 とが互いに溶接され、さらにリヤデッキメンバエクステンション 8 とシートバックインナ 1 0 とが互いに凹部 8 d 及び凹部 1 0 c で突き合わされて溶接されることにより、凹部 8 d 及び凹部 1 0 c からなるバルクヘッド構造の周りには、当該バルクヘッド構造を取り囲むようにして閉断面構造が形成されている。

#### 【0019】

即ち、第 1 実施例に係る連結部材では、ストラットベース 4 の上面とリヤピラーインナ 1 とが、凹部 8 d 及び凹部 1 0 c からなるバルクヘッド構造よりもホイールハウスインナ 2 側 (X で示す) においてストラットサポートブラケット 1 2、ホイールハウスインナ 2、リヤデッキメンバエクステンション 8 及びシートバックインナ 1 0 から閉断面構造を形成し十分な剛性と強度を有して連結されており (第 1 の連結部)、左右一対のストラットベース 4、4 の上面同士が、上記バルクヘッド構造よりも車両中央側 (Y で示す) においてストラットサポートブラケット 1 2、リヤデッキメンバエクステンション 8、シートバックインナ 1 0、リヤデッキメンバ 1 4 及びリヤシェルフエクステンション 1 6 から閉断面構造を形成し十分な剛性と強度を有して互いに連結されており (第 2 の連結部)、さらに、左右一対のリヤピラーインナ 1、1 同士が、上記バルクヘッド構造よりも上側 (Z で示す) においてリヤデッキメンバエクステンション 8、シートバックインナ 1 0、リヤデッキメンバ 1 4 及びリヤシェルフエクステンション 1 6 から閉断面構造を形成し十分な剛性と強度を有して互いに連結されている (第 3 の連結部)。



**【0020】**

このように、ストラットベース4の上面とリヤピラーインナ1、左右一対のストラットベース4、4の上面同士及び左右一対のリヤピラーインナ1、1同士が、バルクヘッド構造の周りに形成された閉断面構造によって個々に連結されていると、後輪からリヤサスペンションを介してストラットベース4、4に伝達される入力加重が、当該バルクヘッド構造部分を回避してそれぞれストラットベース4、4の上面とリヤピラーインナ1とを連結する閉断面構造部分（第1の連結部）と、ストラットベース4、4の上面同士を連結する閉断面構造部分（第2の連結部）とに良好に分散して伝達されることになる。

**【0021】**

これにより、モノコック構造からなる車体であっても、左右一対のリヤピラーインナ1、1同士を連結する閉断面構造部分（第3の連結部）によって車幅方向の剛性と強度とを十分に確保しながら、リヤデッキメンバエクステンション8の凹部8dとシートバックインナ10の凹部10cを突き合わせて互いに溶接するという簡単な構成にして、リヤサスペンションからの入力荷重をリヤピラーインナ1側と他方のストラットベース4、4側とに効率よく分散して伝達することができることになり、リヤサスペンション周りの車体剛性及び車体強度を飛躍的に向上させることができる。故に、車体の信頼性をより一層向上させることができる。

**【0022】**

また、この際、上記の如く車両用シートのシートバックを支持するシートバックインナ10やリヤシェルフエクステンション16を含んで閉断面構造を形成するようにしているので、車体部品を部品点数の増加なく効率よく利用しながらリヤサスペンション周りの車体剛性と車体強度を向上させることができるという利点もある。

次に、第2実施例について説明する。

**【0023】**

図5を参照すると、本発明の第2実施例に係るリヤサスペンション周りの車体構造が車室内から見た斜視図で示されており、図6を参照すると、本発明の第2実施例に係るリヤサスペンション周りの車体構造の構成部品が示されている。なお、第2実施例では、上記第1実施例とバルクヘッド構造部分が異なっているのみであり、第1実施例との共通部分については同一符号を付して説明を省略する。

**【0024】**

当該第2実施例では、上記凹部8dを有しないリヤデッキメンバエクステンション8'、上記凹部10cを有しないシートバックインナ10'が採用され、リヤデッキメンバエクステンション8'の略中央部とシートバックインナ10'の略中央部間には、当該略中央部を仕切るように帯状にして無端状のバルクヘッド部材9が介装され、例えば複数の溶接フランジ9aがそれぞれリヤデッキメンバエクステンション8'とシートバックインナ10'とに溶接されている。なお、バルクヘッド部材9は無端状であれば如何なる形状であってもよく、円筒形状の他、例えばリヤデッキメンバエクステンション8'やシートバックインナ10'の形状に沿う逆三角形形状であってもよい。

**【0025】**

即ち、当該第2実施例の場合、リヤデッキメンバエクステンション8'及びシートバックインナ10'（一対の板部材）の略中央部には、無端状のバルクヘッド部材9が介装されることによってバルクヘッド構造が形成されている。

これより、図7を参照すると図5のA'-A'線に沿う断面図が示されており、図8を参照すると図5のB'-B'線に沿う断面図が示されているが、リヤデッキメンバエクステンション8'及びシートバックインナ10'がホイールハウスインナ2、ストラットサポートブラケット12及びリヤピラーインナ1に溶接され、さらにリヤデッキメンバエクステンション8'とシートバックインナ10'との間にバルクヘッド部材9が介装されることにより、バルクヘッド部材9の周りにおいて当該バルクヘッド部材9を取り囲むようにして閉断面構造が形成されている。

**【0026】**

即ち、第2実施例に係る連結部材では、ストラットベース4の上面とリヤピラーインナ1とが、バルクヘッド部材9よりもホイールハウスインナ2側（Xで示す）においてストラットサポートブラケット12、ホイールハウスインナ2、リヤデッキメンバエクステンション8'、シートバックインナ10'及びバルクヘッド部材9から閉断面構造を形成し十分な剛性と強度を有して連結されており（第1の連結部）、左右一対のストラットベース4、4の上面同士が、バルクヘッド部材9よりも車両中央側（Yで示す）においてストラットサポートブラケット12、リヤデッキメンバエクステンション8'、シートバックインナ10'、バルクヘッド部材9、リヤデッキメンバ14及びリヤシェルフエクステンション16から閉断面構造を形成し十分な剛性と強度を有して互いに連結されており（第2の連結部）、さらに、左右一対のリヤピラーインナ1、1同士が、バルクヘッド部材9よりも上側（Zで示す）においてリヤデッキメンバエクステンション8'、シートバックインナ10'、バルクヘッド部材9、リヤデッキメンバ14及びリヤシェルフエクステンション16から閉断面構造を形成し十分な剛性と強度を有して互いに連結されている（第3の連結部）。

#### 【0027】

従って、第2実施例の場合にも、当該上記第1実施例に場合と同様に、ストラットベース4の上面とリヤピラーインナ1、左右一対のストラットベース4、4の上面同士及び左右一対のリヤピラーインナ1、1同士が、バルクヘッド構造の周りに形成された閉断面構造によって個々に連結されていることになり、後輪からリヤサスペンションを介してストラットベース4、4に伝達される入力加重が、当該バルクヘッド構造部分を回避してそれぞれストラットベース4、4の上面とリヤピラーインナ1とを連結する閉断面構造部分（第1の連結部）と、ストラットベース4、4の上面同士を連結する閉断面構造部分（第2の連結部）とに良好に分散して伝達されることになる。

#### 【0028】

これにより、やはり左右一対のリヤピラーインナ1、1同士を連結する閉断面構造部分（第3の連結部）によって車幅方向の剛性と強度とを十分に確保しながら、リヤデッキメンバエクステンション8'とシートバックインナ10'との間にバルクヘッド部材9を介装するという簡単な構成にして、リヤサスペンションからの入力荷重をリヤピラーインナ1側と他方のストラットベース4、4側とに効率よく分散して伝達することができることになり、リヤサスペンション周りの車体剛性及び車体強度を飛躍的に向上させることができる。

#### 【図面の簡単な説明】

#### 【0029】

【図1】本発明の第1実施例に係るリヤサスペンション周りの車体構造を示す斜視図である。

【図2】本発明の第1実施例に係るリヤサスペンション周りの車体構造の構成部品を示す図である。

【図3】図1のA-A線に沿う断面図である。

【図4】図1のB-B線に沿う断面図である。

【図5】本発明の第2実施例に係るリヤサスペンション周りの車体構造を示す斜視図である。

【図6】本発明の第2実施例に係るリヤサスペンション周りの車体構造の構成部品を示す図である。

【図7】図5のA'-A'線に沿う断面図である。

【図8】図5のB'-B'線に沿う断面図である。

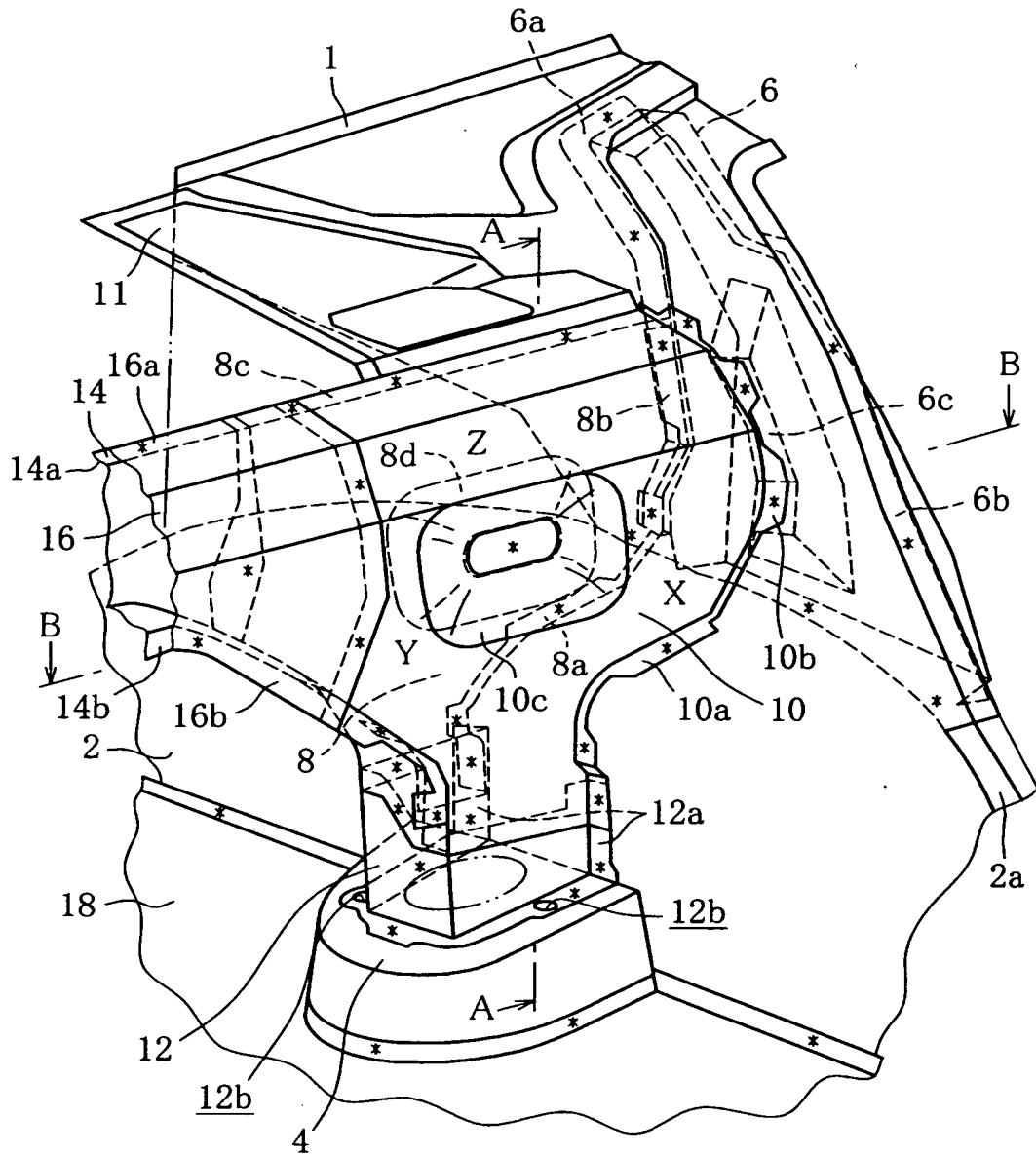
#### 【符号の説明】

#### 【0030】

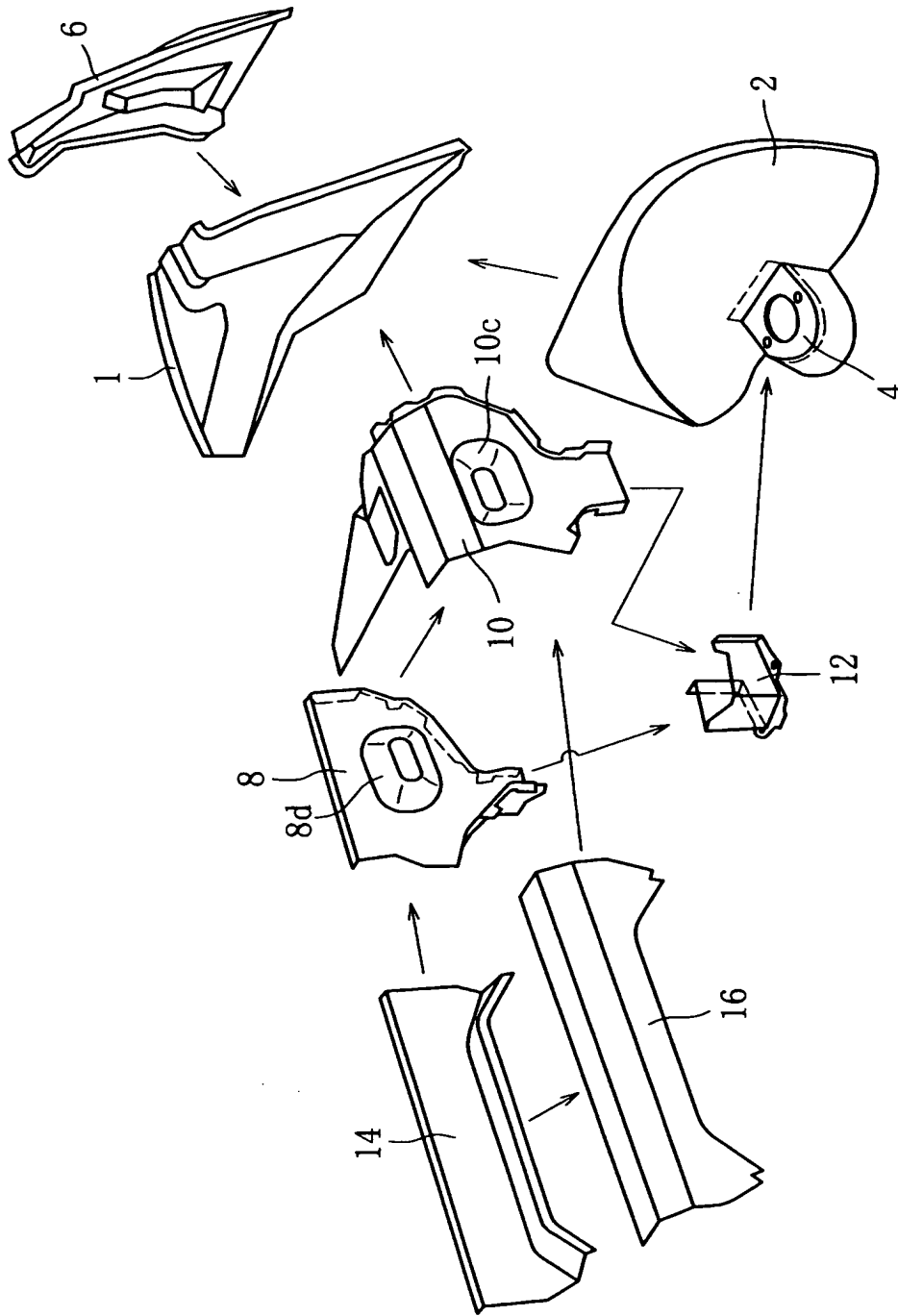
- 1 リヤピラーインナ
- 2 ホイールハウスインナ（ホイールハウスインナ部材）
- 4 ストラットベース（リヤサスペンションベース部材）

- 6 リヤピラーリーンフォース
- 8、8' リヤデッキメンバエクステンション
- 8 d 凹部
- 9 バルクヘッド部材
- 1 0、1 0' シートバックインナ
- 1 0 c 凹部
- 1 2 ストラットサポートブラケット
- 1 4 リヤデッキメンバ
- 1 6 リヤシェルフエクステンション

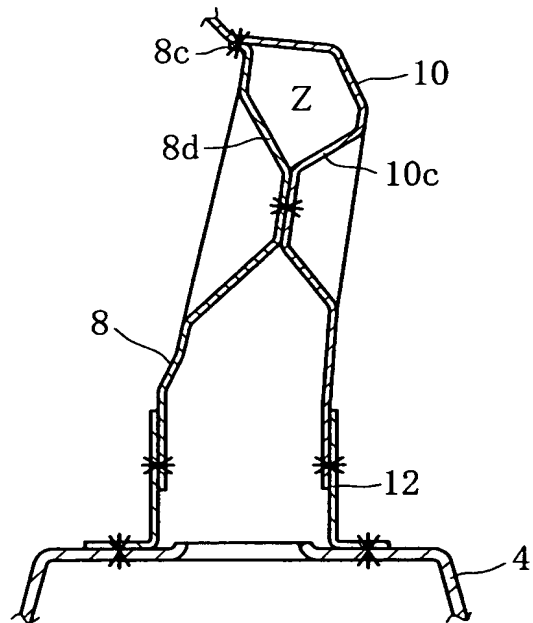
【書類名】 図面  
【図 1】



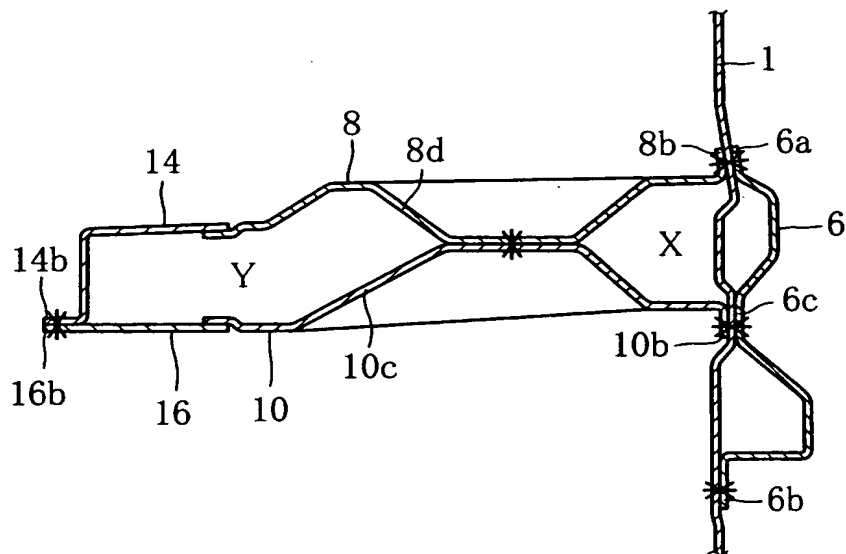
【図 2】



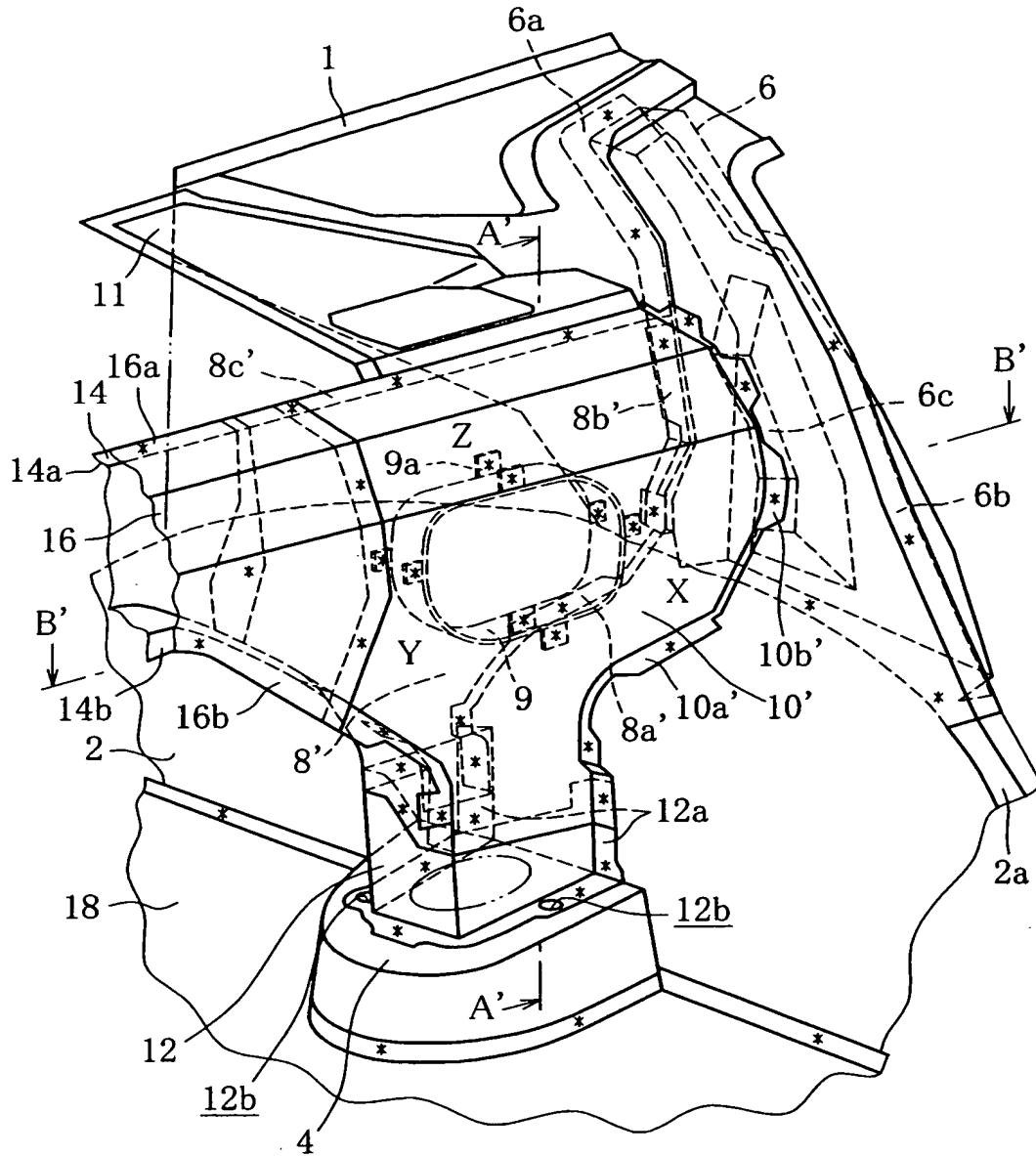
【図 3】



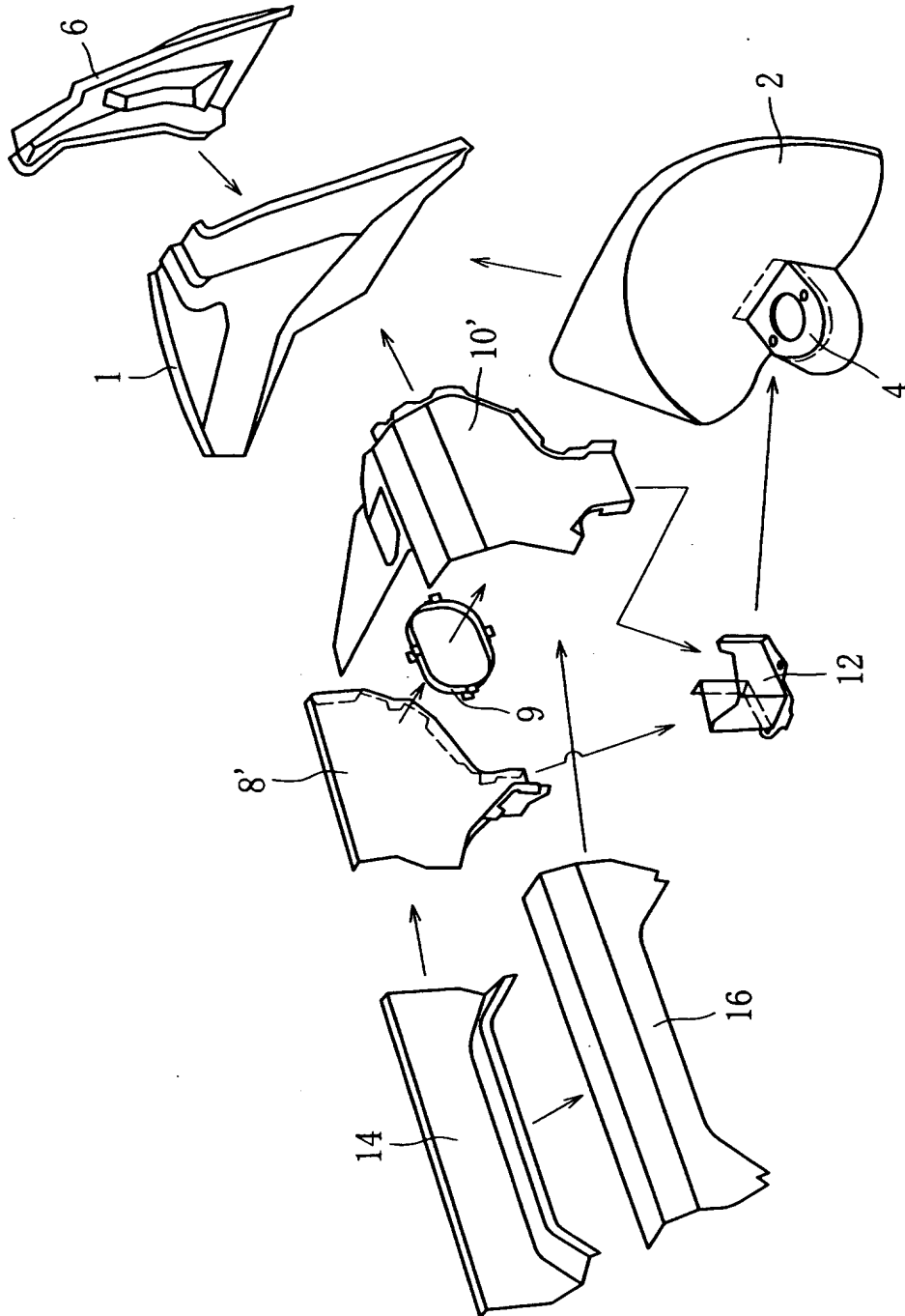
【図 4】



【図 5】

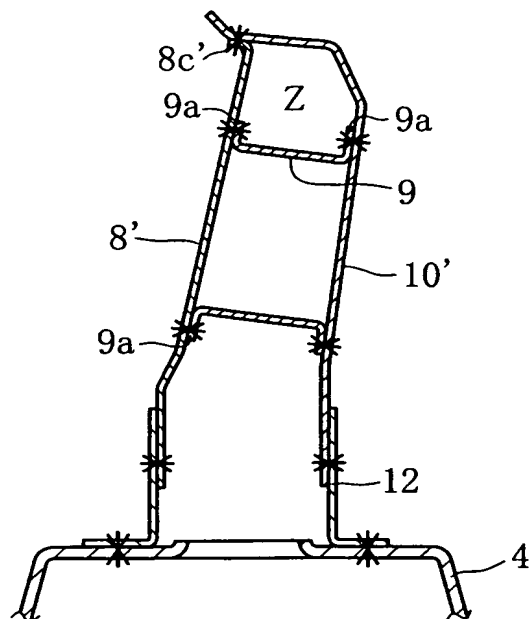


【図 6】

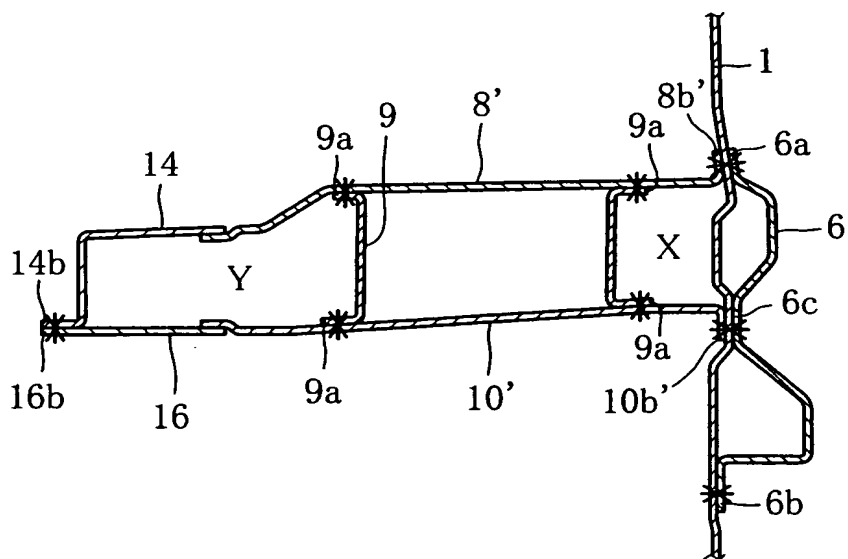




【図 7】



【図 8】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 リヤサスペンションからの入力荷重を効率よく分散しながら十分な剛性と強度を確保可能なリヤサスペンション周りの車体構造を提供する。

【解決手段】 リヤサスペンションベース部材(4)の上面とリヤクォータインナ部材(1)とを連結する第1の連結部(X)、左右一対のリヤサスペンションベース部材(4, 4)の上面同士を連結する第2の連結部(Y)及び該第2の連結部と合流して左右一対のリヤクォータインナ部材(1, 1)同士を連結する第3の連結部(Z)を含んで一体に構成され、全域に亘り閉断面構造を形成してなる連結部材(8, 10, 12, 14, 16)を備え、該連結部材は、第1乃至第3の連結部で囲まれた部分にバルクヘッド構造(8d, 10c)を有している。

【選択図】 図 1

特願 2003-303311

出願人履歴情報

識別番号

[000176811]

1. 変更年月日

2000年 9月29日

[変更理由]

住所変更

住 所

神奈川県川崎市幸区堀川町580番16

氏 名

三菱自動車エンジニアリング株式会社

特願 2 0 0 3 - 3 0 3 3 1 1

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[ 0 0 0 0 0 6 2 8 6 ]

1. 変更年月日

2 0 0 3 年 4 月 1 1 日

[変更理由]

住所変更

住 所

東京都港区港南二丁目 1 6 番 4 号

氏 名

三菱自動車工業株式会社